



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	1 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

# CREG

## Comisión de Regulación de Energía y Gas

### 101C28-0000

## Análisis base del reglamento de transporte de combustibles líquidos Propuestas y Desarrollo

### Informe Integral

Rev.	Fecha de Emisión	Descripción	Preparado por	Verificado por	Aprobado por
A	11/12/2014	EMITIDO PARA COMENTARIOS INTERNOS	ET	GUZMJ3	TOROF2
B	15/12/2014	EMITIDO PARA COMENTARIOS Y/O APROBACIÓN	ET	GUZMJ3	TOROF2
0	22/12/2014	EMISIÓN FINAL	ET	GUZMJ3	TOROF2



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	2 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1.0</b>	<b>OBJETO</b> .....	<b>3</b>
<b>2.0</b>	<b>ALCANCE</b> .....	<b>3</b>
<b>3.0</b>	<b>EXPERIENCIA INTERNACIONAL</b> .....	<b>3</b>
3.1	Generalidades del servicio de transporte de combustibles líquidos.....	4
3.1.1	España.....	4
3.1.2	Argentina.....	5
3.1.3	Brasil.....	7
3.2	Criterios de selección .....	7
3.2.1	Poliductos y ductos dedicados .....	7
3.2.2	Transparencia del mercado y en la asignación de la capacidad .....	8
3.2.3	Extensión de la red .....	9
3.2.4	Tipo de acceso a la red (Abierto) .....	12
3.2.5	Formas de contratación para acceso y uso.....	13
3.2.6	Existencia de un ente regulador.....	16
3.2.7	Esquema de remuneración .....	16
3.2.8	Derechos de preferencia.....	17
3.2.9	Agentes autorizados para transportar combustibles líquidos .....	18
3.3	Matriz comparativa .....	19
3.4	Conclusiones.....	19
<b>4.0</b>	<b>REVISIÓN DE REGLAMENTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS POR LA CREG 21</b>	
4.1.1	Reglamento único de transporte de gas natural.....	21
4.1.2	Reglamento transporte de crudo por oleoductos.....	23
<b>5.0</b>	<b>RESPUESTA A PREGUNTAS</b> .....	<b>27</b>
5.1	Preguntas Agentes de la Cadena.....	27
5.2	Preguntas de la CREG al Informe .....	29
<b>6.0</b>	<b>RESUMEN DE LAS PRINCIPALES IDEAS Y PROPUESTAS DEL REGLAMENTO 31</b>	
<b>7.0</b>	<b>ANEXOS</b> .....	<b>33</b>



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	3 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

## 1.0 OBJETO

Presentar el avance de la consultoría relacionada con el análisis, propuestas y desarrollo del reglamento de transporte de combustibles líquidos.

## 2.0 ALCANCE

Desarrollo del producto 2 que solicitan los términos de referencia en el numeral 3.1 de los mismos.

## 3.0 EXPERIENCIA INTERNACIONAL

En este capítulo se presenta el análisis a nivel internacional, del estado del arte en cuanto a la remuneración y regulación del servicio de transporte de combustibles líquidos, para tres (3) países que cuentan con una amplia red de transporte. Los países seleccionados son:

- España
- Argentina
- Brasil

Para la selección los países que van a ser objeto de análisis, se tomaron en consideración los siguientes ejes temáticos: perspectiva normativa, realidad operativa y aspectos de mercado.

Con base en los ejes temáticos previamente mencionados, se definieron los criterios de selección:

- Poliductos y ductos dedicados.
- Transparencia del mercado y en la asignación de la capacidad.
- Extensión de la red.
- Tipo de acceso a la red (Abierto).
- Formas de contratación para acceso y uso.
- Existencia de un ente regulador.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	4 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

- Esquema de remuneración.
- Derechos de preferencia.
- Agentes autorizados para transportar combustibles líquidos.

A continuación se hace una breve descripción del servicio de transporte de combustibles líquidos de cada país. Adicionalmente, se hace un análisis por país de cada criterio de selección.

### 3.1 Generalidades del servicio de transporte de combustibles líquidos

#### 3.1.1 España

En España, el aprovisionamiento o primera venta de productos refinados es el primer nivel nacional de distribución de carburantes. Incluye tanto el carburante refinado que proviene de las refinerías en territorio español y va destinado al mercado nacional como las importaciones a través de los puertos españoles. Para España, los mercados internacionales de referencia son el mercado NWE (Róterdam) y el mercado MED (Génova), que son importantes centros de negociación con gran afluencia de participantes.

En el sistema de transporte de combustibles líquidos, la actividad logística comprende tanto la “distribución primaria” como la “distribución secundaria”.

La distribución primaria consiste en el transporte de los productos desde los centros de producción (las refinerías) hasta terminales de almacenamiento, normalmente en grandes cantidades y con los medios de transporte relativamente más eficientes (oleoducto, buque ó tren). La distribución primaria incluye la recepción de carburantes importados y el transporte de los carburantes importados o refinados en España hasta los depósitos cercanos a los puntos de consumo.

La distribución secundaria es el transporte y entrega de los productos a los puntos de venta a los consumidores finales, mediante camiones cisterna o barcos de pequeñas dimensiones, particularmente en los territorios insulares. Estos medios se utilizan en distancias cortas (no más de 100-150 km.), dado que para distancias superiores no resultan eficientes. En cualquier caso, la distribución secundaria también puede realizarse desde los almacenamientos de importación o directamente desde las refinerías, por lo que puede considerarse que la totalidad de los almacenamientos tienen, en principio, la capacidad de ser utilizados como “secundarios”.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	5 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

### 3.1.2 Argentina

Analizando el sistema de poliductos de Argentina, la mayoría fueron construidos por la ex empresa estatal Y.P.F. entre 1960 y 1971, con base a autorizaciones del Estado Nacional.

Actualmente, todos los poliductos (incluidos los propanoductos) están integrados verticalmente a las principales refinerías (de YPF S.A. y REFINOR S.A.) y a instalaciones de producción de gas de YPF S.A. entre otras empresas. Sin embargo, existen algunas excepciones: el propanoducto DOCK SUD – GRAL BELGRANO (de YPF) y el poliducto LOMA LA LATA – BAHÍA BLANCA, cuyo concesionario es CIA. MEGA S.A. (empresa no integrada).

En las gráficas que se presentan a continuación, se puede ver el sistema de poliductos (por regiones) de este país:

**Gráfica 1. Sistema de poliductos de Argentina – Regiones Norte y Centro<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> Fuente: SECRETARIA DE ENERGIA. “Régimen de transporte por poliductos”.

Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	6 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

**Gráfica 2. Sistema de poliductos de Argentina – Región La Plata<sup>2</sup>**



**Gráfica 3. Sistema de poliductos de Argentina – Región Sur<sup>3</sup>**



<sup>2</sup> SECRETARIA DE ENERGIA. “Régimen de transporte por poliductos”.

<sup>3</sup> SECRETARIA DE ENERGIA. “Régimen de transporte por poliductos”.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	7 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

### 3.1.3 Brasil

De acuerdo con el artículo 65 de la Ley 9.478 de 1997, PETROBRAS, “deberá constituir una subsidiaria con atribuciones específicas de operar y construir sus ductos, terminales marítimos y embarcaciones para transporte de petróleo, sus productos y gas natural, quedando facultado a esa subsidiaria la asociación, mayoritaria o minoritariamente, a otras empresas.”

Para cumplir con lo anterior, se creó el TRANSPETRO el 12 de junio de 1998, estructurada en las siguientes áreas de negocios: Terminales y Oleoductos; Transporte Marítimo y Gas Natural. En el extranjero, actúa por intermedio de la subsidiaria Fronape International Company y que colabora con Petrobras al implantar los proyectos internacionales. A partir de entonces, Transpetro, y no Petrobras, construye y opera los ductos de transporte de líquidos, terminales marítimos (excepto terminales de GNL) y embarcaciones.

## 3.2 Criterios de selección

### 3.2.1 Poliductos y ductos dedicados

Con este criterio se busca identificar la existencia de poliductos y ductos dedicados al transporte de productos específicos.

#### 3.2.1.1 España

Los ductos transportan<sup>4</sup>: Gasolina, Gasoleos, Bioetanol y Biodiesel.

#### 3.2.1.2 Argentina

Los poliductos transportan<sup>5</sup>: Diesel, Nafta, Gasolina, GLP y Jet Fuel.

Los gasoductos transportan<sup>6</sup>: Propano, Butanos y GLP.

#### 3.2.1.3 Brasil

Los ductos transportan<sup>7</sup>: GLP, Claros, Nafta, Gasoleos y Escuros.

<sup>4</sup> Fuente: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

<sup>5</sup> Fuente: Régimen del transporte por poliductos.

<sup>6</sup> Fuente: Régimen del transporte por poliductos.

<sup>7</sup> Fuente: Transpetro.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	8 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

### 3.2.2 Transparencia del mercado y en la asignación de la capacidad

Con este criterio se busca identificar definir la transparencia existente en el mercado y en la asignación de la capacidad.

#### 3.2.2.1 España

Para este país, se estipula por ley, que cada transportador debe *“publicar de forma actualizada la capacidad disponible de sus instalaciones, la capacidad contratada y su duración en el tiempo, la capacidad realmente utilizada, las congestiones físicas y contractuales registradas así como las ampliaciones, mejoras y cambios previstos y su calendario de entrada en funcionamiento. La Comisión Nacional de Energía supervisará la frecuencia con la que se producen congestiones contractuales que hagan que los usuarios no puedan acceder a estas instalaciones a pesar de la disponibilidad física de capacidad”*<sup>8</sup>.

Las políticas de transparencia del servicio de transporte de combustibles líquidos de este país, se pueden resumir en los siguientes requisitos obligatorios que debe cumplir el agente transportador:

- *“Contratos comunicados al supervisor y precios publicados.*
- *Los precios, para el mismo servicio, son iguales para todos los operadores.*
- *Los precios se establecen en función de referencias internacionales y los costes del servicio.*
- *La ley de hidrocarburos establece que los precios han de ser objetivos, transparentes y no discriminatorios”*<sup>9</sup>.

#### 3.2.2.2 Argentina

Para este país, se estipula por ley, que *“El Concesionario de Transporte opera como Transportador Común, con acceso libre a terceros, sin discriminar y a igual precio en igualdad de circunstancias, si tiene capacidad disponible y no existen impedimentos técnicos”*<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Ley 34 de 1998 artículo 41-1.

<sup>9</sup> International Product Pipeline Forum

<sup>10</sup> Artículo 43 de la Ley N° 17.319



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
<b>Informe Integral</b>	9 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

### 3.2.2.3 Brasil

Con el fin de darle transparencia al mercado, la Agencia Nacional de Petróleo y Regulación de Poliductos (ANP) define: “*El transportador deberá hacer pública la siguiente información:*”

- *Descripción de las instalaciones de transporte.*
- *Productos transportados.*
- *Capacidad máxima*
- *Capacidad operacional*
- *Propietario*
- *Capacidad disponible*
- *Capacidad contratada ociosa*
- *Vencimiento de cada contrato de Transporte Firme*
- *Términos y condiciones del servicio*
- *Condiciones contractuales de cada tipo de servicio*
- *Servicios y remuneraciones de referencia*
- *Proyección de movimientos*
- *Histórico de movimientos”<sup>11</sup>.*

### 3.2.3 Extensión de la red

Con este criterio se busca determinar si la red de transporte del país, cumple con el requisito de longitud mínima (3600 km), estipulada por la CREG.

#### 3.2.3.1 España

La longitud de la red de transporte es de<sup>12</sup>: 4019 km (este valor incluye solo a los Oleoductos).

<sup>11</sup> Resolución 35 de 2012 ANP.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	10 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

Gráfica 4. Red de Oleoductos de CLH13



### 3.2.3.2 Argentina

La longitud de la red de transporte es de<sup>14</sup>: 3671 km (este valor incluye Poliductos y Propanoductos).

<sup>12</sup> International Product Pipeline Forum  
<sup>13</sup> Fuente: CLH  
<sup>14</sup> Régimen de Transporte por Poliductos.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	11 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

**Gráfica 5. Descripción de Poliductos de Argentina<sup>15</sup>**

PROPANODUCTOS (año puesta en marcha)	OPERADOR	Transporta a terceros	Longitud (Km)	Diámetro (pulg)	Productos Transportados (flujo)
La Plata – Gral. Belgrano (1957)	YPF	NO	92	4 ¼	Propano, iButanos (batch)
Dock Sud – Gral. Belgrano (1957)	YPF	NO	36	6 5/8	Propano, iButanos (batch)
Planta Cañadón Alfa - Frontera Chile/Hito II) (1999)	TOTAL AUSTRAL	NO	3	6	LPG (continuo)
Planta Cruz del Sur - Frontera Chile/Bandurrias (1990)	YACIMIENTOS DEL SUR	NO	41	4 y 6	LPG (continuo)

**Gráfica 6. Descripción de Propanoductos de Argentina<sup>16</sup>**

POLIDUCTOS (año puesta en marcha)	OPERADOR	Transporta a terceros	Longitud (Km)	Diámetro (pulg)	Productos Transportados (flujo)
Campo Durán – Montecristo (1960)	REFINOR	NO	1109	12 ½	Diesel Oil, Naphta, Gasolina Premiun, LPG. (batch)
Montecristo – San Lorenzo (1960)	YPF	SI	379	12 ½	Diesel Oil, Naphta, Gasolina Premiun, Gasolina Regular, LPG, Propano, iButanos, Jet Kero. (batch)
Luján de Cuyo – Villa Mercedes - (1968)	YPF	NO	339	14 y 16	Diesel Oil, Naphta, Gasolina Premiun, Gasolina Regular, Propano, iButanos, Jet Kero. (batch)
Villa Mercedes– Montecristo (1968)	YPF	NO	321	12 ½	Diesel Oil, Naphta, Gasolina Premiun, Gasolina Regular, Propano, iButanos, Jet Kero. (batch)
Villa Mercedes – Junín – La Matanza (1972)	YPF	NO	665	12 ½	Diesel Oil, Gasolina Premiun, Gasolina Regular, Jet Kero. (batch)
La Plata – Dock Sud (1967)	YPF	NO	52	12 ½	Diesel Oil, Gasolina Premiun, Gasolina Regular, Jet Kero. (batch)
Dock Sud – La Matanza (1971)	YPF	NO	34	12 ½	-
Loma La Lata – Bahía Blanca (2000)	MEGA	NO	600	12	Líquidos del Gas Natural (NGL) : C <sup>2</sup> – C <sup>5</sup> (continuo)

### 3.2.3.3 Brasil

La longitud de la red de transporte es de<sup>17</sup>: 7500 km (este valor incluye solo a los Oleoductos).

<sup>15</sup> SECRETARIA DE ENERGIA. “Régimen de transporte por poliductos”.

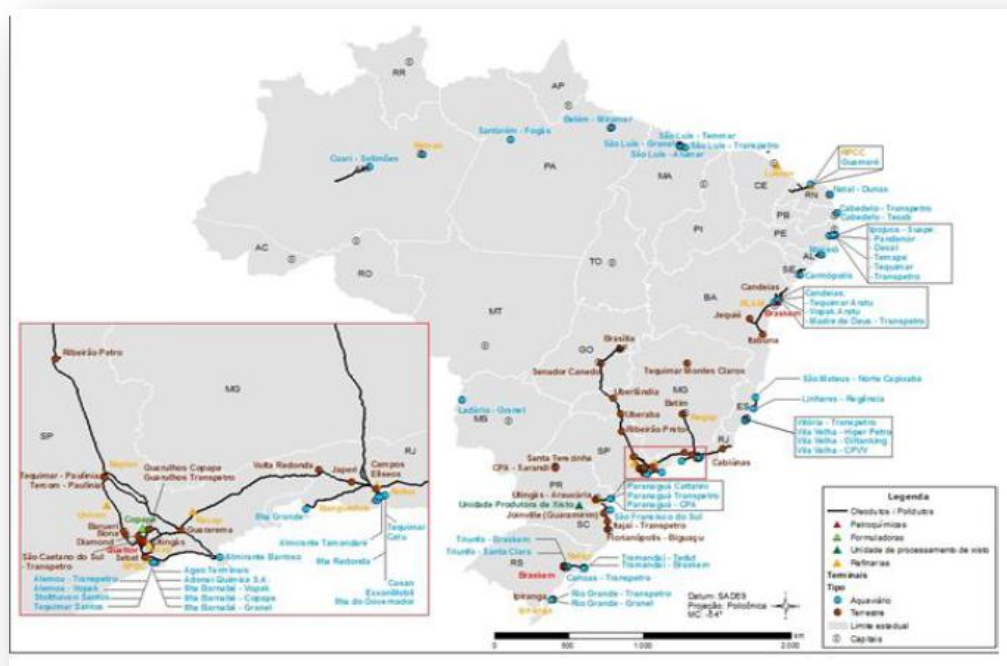
<sup>16</sup> SECRETARIA DE ENERGIA. “Régimen de transporte por poliductos”.

<sup>17</sup> Transpetro



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	12 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

Gráfica 7. Red de transporte de Brasil<sup>18</sup>



3.2.4 Tipo de acceso a la red (Abierto)

Con este criterio se busca determinar si la red de transporte del país, maneja un acceso abierto.

3.2.4.1 España

Por ley se define que “se deberá permitir el acceso de terceros mediante un procedimiento negociado, en condiciones técnicas y económicas no discriminatorias, transparentes y objetivas, aplicando precios que deberán hacer públicos”<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Transpetro.

<sup>19</sup> Artículo 41-1 Ley 34 de 1998.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	13 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

### 3.2.4.2 Argentina

Por ley se define: “*Concesión de Transporte: Es la figura legal que autoriza a transportar hidrocarburos como servicio público*”<sup>20</sup>.

### 3.2.4.3 Brasil

La ANP<sup>21</sup> determina que los transportistas deben permitir el libre acceso no discriminatorio de terceros para la capacidad disponible y deben formalizarse a través de contratos, donde se hagan explícitas las remuneraciones por el transporte y los servicios complementarios.

## 3.2.5 Formas de contratación para acceso y uso

Con este criterio se busca determinar cómo son las formas de contratación para acceso y uso, que emplea cada país.

### 3.2.5.1 España

Por ley se estipula que cada agente transportador debe:

*a) Comunicar a la Comisión Nacional de Energía las peticiones de acceso a sus instalaciones, los contratos que suscriban, la relación de precios por la utilización de las referidas instalaciones, así como las modificaciones que se produzcan en los mismos en un plazo máximo de un mes. La Comisión Nacional de Energía publicará esta información en los términos previstos en la disposición adicional undécima. Tercero. 4 de esta ley.*

*b) Presentar a la Comisión Nacional de Energía la metodología de tarifas aplicada incluyendo los distintos tipos de descuentos aplicables, el sistema de acceso de terceros a sus instalaciones y el Plan anual de inversiones, que será publicada en la forma que determine por circular la Comisión Nacional de Energía.*

<sup>20</sup> Artículo 41 de la Ley N° 17.319

<sup>21</sup> Resolución 35 de 2012 ANP



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	14 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

*c) Publicar de forma actualizada la capacidad disponible de sus instalaciones, la capacidad contratada y su duración en el tiempo, la capacidad realmente utilizada, las congestiones físicas y contractuales registradas así como las ampliaciones, mejoras y cambios previstos y su calendario de entrada en funcionamiento. La Comisión Nacional de Energía supervisará la frecuencia con la que se producen congestiones contractuales que hagan que los usuarios no puedan acceder a estas instalaciones a pesar de la disponibilidad física de capacidad.*

*d) En su gestión, evitarán cualquier conflicto de interés entre accionistas y usuarios de los servicios y observarán especialmente la obligación de igualdad de trato a todos los usuarios de los servicios de la actividad, con independencia de su carácter o no de accionistas de la sociedad<sup>22</sup>.*

### 3.2.5.2 Argentina

En Argentina se establece por ley (Ley 17.319 de 1967) que:

**Art. 4:** *El Poder Ejecutivo podrá otorgar permisos de exploración y concesiones temporales de explotación y transporte de hidrocarburos, con los requisitos y en las condiciones que determina esta Ley.*

**Artículo 39** — *La concesión de transporte confiere, durante los plazos que fija el artículo 41, el derecho de trasladar hidrocarburos y sus derivados por medios que requieran instalaciones permanentes, pudiéndose construir y operar a tal efecto oleoductos, gasoductos, poliductos, plantas de almacenaje y de bombeo o compresión; obras portuarias, viales y férreas; infraestructuras de aeronavegación y demás instalaciones y accesorios necesarios para el buen funcionamiento del sistema con sujeción a la legislación general y normas técnicas vigentes.*

**Artículo 41** — *Las concesiones a que se refiere a presente sección serán otorgadas por un plazo de 35 años a contar desde la fecha de adjudicación, pudiendo el Poder Ejecutivo, a petición de los titulares prorrogarlos por hasta 10 años más por resolución fundada. Vencidos dichos plazos, las instalaciones pasarán al dominio del Estado Nacional sin cargo ni gravamen alguno y de pleno derecho.*

**Artículo 42** — *Las concesiones de transporte en ningún caso implicarán un privilegio de exclusividad que impida al Poder Ejecutivo otorgar iguales derechos a terceros en la misma zona.*

<sup>22</sup> Artículo 41 de la ley 34 de 1998.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	15 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

**Artículo 43** — Mientras sus instalaciones tengan capacidad vacante y no existan razones técnicas que lo impidan, los concesionarios estarán obligados a transportar los hidrocarburos de terceros sin discriminación de personas y al mismo precio para todos en igualdad de circunstancias, pero esta obligación quedará subordinada, sin embargo, a la satisfacción de las necesidades del propio concesionario.

Los contratos de concesión especificarán las bases para el establecimiento de las tarifas y condiciones de la prestación del servicio de transporte.

La autoridad de aplicación<sup>23</sup> establecerá normas de coordinación y complementación de los sistemas de transporte.

**Artículo 44** — En todo cuanto no exista previsión expresa en esta Ley, su reglamentación o los respectivos contratos de concesión, con relación a transporte de hidrocarburos fluidos por cuenta de terceros, serán de aplicación las normas que rijan los transportes.

### 3.2.5.3 Brasil

Cualquier interesado estará facultado para usar los conductos de transporte y los terminales marítimos existentes o que serán construidos, mediante la retribución adecuada al propietario de las instalaciones.

En este país se manejan *contratos en firme*, con las siguientes condiciones<sup>24</sup>:

- Deben ser firmados en un periodo de 30 días.
- El Transportador remitirá a la ANP el contrato.
- La Ley 9.478 de 1997 establece que, en el caso en que no hubiere acuerdo entre las partes, la ANP definirá el valor y la forma de pago adecuada, pudiendo también comprobar si el valor acordado es compatible con el mercado y regular la preferencia atribuible al propietario de las instalaciones para el transporte de sus propios productos, con el objetivo de promover la máxima utilización de la capacidad de transporte a través de los medios disponibles

<sup>23</sup> La autoridad de aplicación es la Secretaría de Estado de Energía y Minería o a los organismos que dentro de su ámbito se determinen, con las excepciones que determina el artículo 98 de la ley.

<sup>24</sup> Resolución 35 de 2012 ANP.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
<b>Informe Integral</b>	16 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

### 3.2.6 Existencia de un ente regulador

Con este criterio se busca determinar si existe un ente regulador del servicio de transporte de combustibles líquidos.

#### 3.2.6.1 España

En este país existen dos (2) entes reguladores:

- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).
- Comisión Nacional de Energía.

#### 3.2.6.2 Argentina

Existe un (1) ente regulador para Oleoductos y Poliductos, y existe un (1) ente regulador para Gasoductos.

- Oleoductos y Poliductos: la Secretaría de Energía de la Nación cuando concede el PEN (Poder Ejecutivo Nacional) y el organismo análogo provincial cuando concede el PEP (Poder Ejecutivo Provincial).
- Gasoductos: el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS).

#### 3.2.6.3 Brasil

Existe un (1) ente regulador: Agencia Nacional de Petróleo y Regulación de Poliductos (ANP).

### 3.2.7 Esquema de remuneración

Con este criterio se busca definir cuál es el esquema de remuneración que maneja cada país.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	17 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

### 3.2.7.1 España

Por ley se estipula que cada transportador debe *“presentar a la Comisión Nacional de Energía la metodología de tarifas aplicada incluyendo los distintos tipos de descuentos aplicables, el sistema de acceso de terceros a sus instalaciones y el Plan anual de inversiones, que será publicada en la forma que determine por circular la Comisión Nacional de Energía”*<sup>25</sup>.

### 3.2.7.2 Argentina

*“Las tarifas percibidas por el transporte serán las aprobadas por la Autoridad de Aplicación y serán iguales para cualquier cargador bajo similares circunstancias y condiciones respecto al tráfico de hidrocarburos líquidos de igual especificación, transportados por idéntica ruta”*<sup>26</sup>.

### 3.2.7.3 Brasil

La ANP define que *“la remuneración de los servicios de transporte se fija teniendo en cuenta:*

- *Los costos para la prestación eficiente del servicio incluidos los costos de operación, mantenimiento, generales y administrativos.*
- *La inversión y un justo retorno de capital.*

*La ANP podrá solicitar las memorias de cálculo de la remuneración para verificar la correcta aplicación de estos conceptos y además podrá fijar las remuneraciones cuando reciba reclamos de los cargadores o considere que tales valores no se ajustan a las condiciones de mercado”*<sup>27</sup>.

### 3.2.8 Derechos de preferencia

Con este criterio se busca definir si se manejan derechos de preferencia en el servicio de transporte de combustibles líquidos.

<sup>25</sup> Artículo 41-1 Ley 34 de 1998

<sup>26</sup> Artículo 10 decreto 44 de 1991

<sup>27</sup> ANP



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	18 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

### 3.2.8.1 España

Por ley se estipula que los agentes transportadores *“en su gestión, evitarán cualquier conflicto de interés entre accionistas y usuarios de los servicios y observarán especialmente la obligación de igualdad de trato a todos los usuarios de los servicios de la actividad, con independencia de su carácter o no de accionistas de la sociedad”*<sup>28</sup>.

### 3.2.8.2 Argentina

Por ley se define que *“los transportistas integrados tienen preferencia para satisfacer sus propias necesidades de transporte”*<sup>29</sup>.

### 3.2.8.3 Brasil

En el reglamento para la construcción y operación de ductos<sup>30</sup> (artículo 8 y posteriores), se fija un derecho de preferencia al propietario de las instalaciones, inicialmente por un periodo de diez años, el cual se puede renovar por periodos de cinco años. La capacidad disponible para los terceros interesados será la diferencia entre la capacidad máxima y la de preferencia del propietario.

## 3.2.9 Agentes autorizados para transportar combustibles líquidos

Con este criterio se busca determinar cuáles son los agentes autorizados para la construcción de poliductos.

### 3.2.9.1 España

Por ley se estipula que *“las actividades de refinado de crudo de petróleo, el transporte, almacenamiento, distribución y venta de productos derivados del petróleo, incluidos los gases licuados del petróleo, podrán ser realizadas libremente en los términos previstos en la presente Ley, sin perjuicio de las obligaciones que puedan derivarse de otras disposiciones, de la correspondiente legislación sectorial y, en especial, de las fiscales, de las relativas a la ordenación del territorio y al medio ambiente y de protección de los consumidores y usuarios”*<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> Artículo 41 de la Ley 34 de 1998.

<sup>29</sup> Artículo 43 de la Ley N° 17.319 y Artículo 13 decreto 44 de 1991

<sup>30</sup> ANP - Reglamento para la construcción y operación de ductos.

<sup>31</sup> Artículos 37 y 40 de la Ley 34 de 1998



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	19 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

### 3.2.9.2 Argentina

A través de la figura de Concesión, se *“autoriza a transportar hidrocarburos como servicio público. El cual tiene 35 años de vigencia y puede ser prorrogado hasta 10 años más”*<sup>32</sup>.

Formas de adquirir una Concesión de Transporte:

- Adjudicación Directa (Art. 28 de la Ley N° 17.319) para empresas integradas.
- Concurso Público (Art. 45 de la Ley N° 17.319) para empresas no integradas.

Por último, se estipula por ley que *“todo concesionario de explotación tiene derecho a obtener una concesión de transporte”*<sup>33</sup>.

### 3.2.9.3 Brasil

Se define que el transporte de combustibles líquidos sólo se puede hacer a través de la figura de Concesión<sup>34</sup>, el cual debe ser autorizado por el ente regulador competente.

## 3.3 Matriz comparativa

En el ANEXO N°1 “MATRIZ COMPARATIVA”, se resume el análisis de los criterios de selección, desarrollado en el numeral 1.2 “Criterios de selección”.

## 3.4 Conclusiones

- A nivel internacional, se maneja un sistema abierto de acceso a la red, en donde se permite la libre entrada de terceros al sistema de transporte de combustibles líquidos.

<sup>32</sup> Artículo 41 de la Ley N° 17.319

<sup>33</sup> Artículo 28 de la ley 17319

<sup>34</sup> Artículo 65 Ley 12351 de diciembre de 2010



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
<b>Informe Integral</b>	20 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

- En la mayoría de los países se maneja del Derecho de preferencia. El único caso en donde no se maneja (España), a raíz de que la Ley lo prohíbe. Sin embargo, existe una integración vertical en el sistema de transporte de combustibles líquidos, por lo que los refinadores y distribuidores normalmente son los mismos importadores. Además, los usuarios del sistema de transporte de combustibles líquidos, son los accionistas del mismo, pero están limitados por ley en la participación accionaria en la compañía de distribución. El Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de intensificación de la competencia en mercados de bienes y servicios, establece en su artículo 1.1 que “ninguna persona física o jurídica podrá participar directa o indirectamente en el accionariado de CLH, en una proporción superior al 25 % del capital o de los derechos de voto de la entidad. La suma de las participaciones, directas o indirectas, de aquellos accionistas con capacidad de refino en España no podrá superar el 45%”.
- A nivel internacional se maneja un esquema de remuneración, el toma en consideración los costos eficientes para la prestación del servicio (operación, mantenimiento, administración y generales), la inversión, el justo de retorno de la de capital y la competitividad del sistema de transporte por ductos frente al transporte por carro tanques.
- Todos los países analizados, cuentan con un reglamento de transporte de combustibles líquidos. El cual no sólo garantiza la adecuada prestación del servicio, también garantiza la transparencia del sistema de transporte de combustibles líquidos.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	21 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

#### 4.0 REVISIÓN DE REGLAMENTOS DE TRANSPORTE PROPUESTOS POR LA CREG

En esta sección se presenta el desarrollo del numeral 3.1.2 de los términos de referencia en el cual se solicita la revisión integral de los siguientes reglamentos de transporte:

- Reglamento único de transporte de gas natural (Resolución CREG 071 de 1999 y sus modificaciones).
- Reglamento de transporte de crudo por oleoductos (Resolución MME 72145 de 2014).
- Obligaciones de los transportadores de Gas Licuado del Petróleo -GLP- a través de ductos (Resolución CREG 092 de 2009 y sus modificaciones).

En relación con la revisión de dichas normas se pueden hacer las siguientes consideraciones que servirán de referencia para observar la coherencia desde el punto de vista regulatorio y operativo de dichos reglamentos y como referencia para el desarrollo de la propuesta de contenido del reglamento aplicable a los combustibles líquidos incluyendo al GLP.

##### 4.1.1 Reglamento único de transporte de gas natural

El reglamento de transporte de gas natural se encuentra vigente desde 1999 y se ha convertido en una norma que ha permitido el desarrollo de una operación confiable y transparente de los sistemas de gasoductos.

Este reglamento contiene disposiciones generales de acceso al sistema de transporte, señalando los procedimientos y plazos que deben observar las partes para avanzar en una solicitud de acceso. Un mecanismo que llama la atención del RUT es el relacionado con la imposición de acceso, según el cual ante la ausencia de un acuerdo entre las partes, la Comisión puede imponer por la vía administrativa el acceso a quien tenga el derecho. Este mecanismo no se ha utilizado a la fecha, sin embargo sirve de herramienta de persuasión a las partes para lograr acuerdos.

En relación con la operación, el RUT define los procedimientos para las nominaciones, establece la duración del ciclo, el procedimiento para la confirmación y para la renominación. Estas disposiciones han sido de exitosa aplicación en el caso del gas natural y han permitido dinamizar en buena medida los mercados secundarios al tiempo que permiten una adecuada ejecución de los contratos de transporte con una programación eficiente de la operación del sistema.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	22 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

El RUT también desarrolla disposiciones relacionadas con la medición y facturación del servicio. Indica aspectos generales de los sistemas de medición, la propiedad de los equipos, la precisión y calibración entre otros. Relaciona el contenido mínimo de los contratos de transporte y define las responsabilidades del transportador y de los remitentes.

Un aspecto que resulta importante mencionar es el ordenamiento institucional. En el caso del gas natural se tiene al Consejo Nacional de Operación de Gas (CNO)<sup>35</sup> que tiene funciones de asesoría a la CREG en relación con la operación del sistema de transporte, en particular las siguientes:

- Proponer a la CREG modificaciones al RUT.
- Recomendar a la CREG la adopción de protocolos unificados para la generación, envío, almacenamiento, captura y consulta de información.
- Recomendar a la CREG la parte que corresponde de la matriz de compensaciones por Variaciones.
- Proponer el Manual Guía del Transportador.
- Dar concepto a la CREG sobre los conflictos derivados de la aplicación del RUT que se presenten entre los Agentes.
- Proponer Acuerdos de Balance marco para los Agentes
- Proponer los horarios para las renominaciones sincronizadas de suministro y transporte.
- Establecer su propio reglamento.
- Las demás que le señale la CREG en el RUT.

El CNO es un organismo que sirve de apoyo a la CREG para el desarrollo de temas técnicos que posteriormente pueden ser incorporados a la regulación. Estos desarrollos tienen la ventaja que provienen del conocimiento de la operación y de la realidad de los sistemas de transporte con lo cual se tiene un buen nivel de certeza en relación con la regulación de estos temas técnicos.

<sup>35</sup> Creado con la Ley 401 de 1997 y reglamentado con el Decreto [1175](#) de 1999



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
<b>Informe Integral</b>	23 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

Si bien en combustibles líquidos no se cuenta con una entidad análoga, si resulta de interés analizar alternativas para que la CREG pueda delegar el desarrollo regulatorio de algunos temas técnicos a partir de las propuestas que presenten los agentes en forma conjunta.

#### 4.1.2 Reglamento transporte de crudo por oleoductos

El reglamento de transporte de crudo fue expedido por primera vez en el año 2010 (Resolución MME 181258 de 2010), en desarrollo de lo establecido en el Código de Petróleos, en especial para reglamentar el principio de libre acceso sin discriminación que establece el Artículo 47 de dicho código.

En mayo de este año, el Ministerio expidió la Resolución 72145, mediante la cual adoptó un nuevo reglamento que propende por un servicio bajo parámetros de seguridad, continuidad y calidad. El ámbito de aplicación del reglamento abarca las actividades de entrega, transporte y recibo de crudo por ductos.

El reglamento de crudo contiene un capítulo de definiciones y también un capítulo en el cual señala las funciones del Ministerio de Minas y Energía, de los remitentes y del transportador.

También contiene el reglamento disposiciones relacionadas con la divulgación de información técnica y operativa a través de una plataforma de internet que abarca las características de los oleoductos, sus tarifas, las capacidades de diseño, los promedios de utilización y las capacidades liberadas, entre otros datos.

En conjunto con la divulgación de esta información, el reglamento permite el desarrollo de un mercado secundario de derechos de capacidad de transporte entre los remitentes primarios o contratantes de dichas capacidades y terceros interesados en adquirirlos.

Por las condiciones operativas específicas del transporte de crudo, el reglamento dispone de un procedimiento para determinar balances de cantidad y calidad de los crudos transportados. Lo anterior se presenta por la mezcla de los crudos que se cargan al oleoducto los cuales difieren en calidad y por lo tanto al recibir los crudos después del transporte se puede generar una diferencia en la calidad que puede afectar a unos remitentes y beneficiar a otros. Estas diferencias en calidad y volumen se gestionan a través de compensaciones entre remitentes a partir de la liquidación y mediación que realiza el transportador.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
<b>Informe Integral</b>	24 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

Finalmente, el reglamento de crudo también define las condiciones mínimas que deben tener los contratos de transporte que se suscriban entre las partes para regular la prestación del servicio.

Como elementos que también hacen parte del reglamento se destacan también: i) los procedimientos para la nominación; ii) las reglas de acceso al servicio de transporte y a los oleoductos; iii) la obligación del transportador de contar con un manual donde se detallen los procedimientos; iv) procedimientos y lineamientos para las nominaciones y la definición del programa de transporte (operación del sistema en concordancia con la ejecución de los contratos) y v) disposiciones sobre la separación de actividades entre exploración, explotación, transporte, refinación, distribución y comercialización de crudo.

#### 4.1.2.1 Obligaciones de los transportadores de Gas Licuado del Petróleo -GLP- a través de ductos

Las normas que fueron emitidas por la CREG en las que se consignan las obligaciones de los transportadores de GLP a través de ductos, no constituyen precisamente un reglamento como los analizados anteriormente. En efecto, la CREG explícitamente lo indica en los considerandos de dichas normas y consideró que "(...) Con el fin de facilitar la aplicación de los cargos regulados que se obtengan a partir la nueva metodología tarifaria (Res. CREG 122 de 2008 y Res. CREG 050 de 2009), y mientras se adopta un reglamento de transporte, se considera necesario adoptar algunas disposiciones básicas sobre acceso en el transporte de GLP y disposiciones generales sobre las obligaciones de los transportadores (...)".

Dichas reglas aplican a los transportadores de GLP por ductos que prestan el servicio de GLP a remitentes constituidos como comercializadores mayoristas de GLP, distribuidores de GLP y usuarios no regulados.

En las resoluciones se indica que es obligación de los propietarios y/o operadores de los sistemas de transporte permitir el libre acceso de otros agentes a tales bienes, mediante el pago de los cargos por uso establecidos por la CREG, siempre que exista capacidad disponible, con lo cual se da cumplimiento a los principios de ley en este sentido<sup>36</sup>.

<sup>36</sup> Ley 142 de 1994 y Ley 681 de 2001



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	25 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

Se regulan también las obligaciones de los transportadores, así como los requisitos mínimos que deben tener los contratos del servicio de transporte de GLP por ductos. Finalmente se establecen procedimiento para el acceso al servicio de transporte y también se prevé un mecanismo para que la CREG pueda imponer el acceso al servicio en caso de que el transportador y el remitente no logren un acuerdo en los tiempos establecidos, lo cual podría ser solicitado por el remitente interesado en el acceso.

En la actualidad se publicó para consulta una propuesta regulatoria que busca complementar las reglas anteriores introduciendo una definición de los eventos de fuerza mayor, caso fortuito o causa extraña que debe ser incorporada en los contratos de transporte. Así mismo, se propone definir los eventos que se constituyen en incumplimiento de los contratos y una metodología para definir las compensaciones aplicables en caso de presentarse dicho incumplimiento.

#### 4.1.2.2 Conclusiones

En conclusión de la revisión integral de los reglamentos de transporte de gas natural, crudo y GLP, se pueden identificar los siguientes aspectos comunes que sirvieron de referencia para la elaboración del reglamento de combustibles líquidos:

- Los tres reglamentos tienen disposiciones y procedimientos que propenden por asegurar el principio de libre acceso a los ductos y redes de transporte.
- Los tres reglamentos dedican capítulos detallados a determinar y definir con precisión las obligaciones del transportador y de los remitentes.
- Son comunes a estos reglamentos también las disposiciones relacionadas con la formalización de la contratación entre las partes para regular la prestación del servicio. Además de exigir contratos escritos, se define el contenido mínimo de los mismos.
- Es una constante también la creación de un boletín electrónico donde se publique información operativa y técnica relacionada con los sistemas de transporte, sus características, capacidades y utilización, así como la disponibilidad de capacidad de corto plazo.
- En conjunto con estos mecanismos de divulgación de información operativa, tanto el reglamento de gas natural como el de crudo promueven la creación de mercados secundarios de capacidad, que por su naturaleza contribuyen a optimizar la utilización de la infraestructura de transporte.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	26 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

- Existen disposiciones específicas para el transporte de crudo que se relacionan con la operatividad de los oleoductos, las diferencias de calidad de los crudos que se transporte y las mezclas a lo largo del transporte que serían similares a lo que sucede en el caso del transporte de combustibles líquidos, con lo cual podría revisarse en detalle la aplicabilidad de estos procedimientos que ya se han diseñado en el reglamento de crudo.
- En la actualidad el transporte de combustibles por poliductos no se rige por ningún reglamento específico. En el mismo sentido, no existe una norma que obligue a los agentes a tener contratos escritos donde se establezcan las condiciones del servicio. La operación de un sistema sin reglas generales que promuevan el libre acceso y el tratamiento sin discriminación, puede resultar complejo y aumentar los costos de transacción entre los agentes. El reglamento permite que los agentes conozcan de antemano las obligaciones y derechos que tienen cuando interactúan con el transportador y facilita las operaciones en la medida que estandariza los términos y los procedimientos que debe aplicar el transportador y los remitentes.

A partir del desarrollo del estudio, el Consultor considera necesario que la CREG profundice en el análisis de los siguientes temas que son de importancia para el reglamento de combustibles líquidos:

- Identificación, cálculo y asignación de pérdidas: Es necesario profundizar en el estudio de los mecanismos que se deben adoptar para establecer las pérdidas identificables y las no identificables. Así mismo se requiere determinar el valor eficiente de pérdidas normativas que se podrían aceptar o incluir en el costo del servicio de transporte que se traslada a los remitentes.
- Degradación del producto en la operación, en particular se debe analizar el efecto y manejo tributario que debe darse a este tema con el objeto de dar claridad al proceso de facturación del servicio.
- Tamaño óptimo del almacenamiento operativo: En este tema se debe profundizar en el análisis de las condiciones operativas dada la situación actual del mercado, el tipo de productos que se transportan y se consumen en el país y con base en esto determinar el nivel eficiente de almacenamiento operativo que se requiere en el sistema. Lo anterior es de interés para la definición del reglamento en la medida que puede afectar la operación y el cumplimiento de las nominaciones y por lo tanto de los contratos o incluso afectar la disponibilidad de capacidad de transporte.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	27 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

- Logística del manejo de baches: Es necesario estudiar a profundidad la operatividad del sistema de transporte en relación con los volúmenes de productos que se utilizan para optimizar la operación del sistema y que permiten reducir los efectos en calidad de los productos.
- Definición de los eventos eximentes de responsabilidad de las partes en el contrato de transporte, tales como fuerza mayor o caso fortuito, causas ajenas a los contratantes, causas extrañas, y los efectos jurídicos de su ocurrencia.
- Revisión de los mecanismos de solución directa de las controversias que se originen en la celebración, ejecución, terminación, de los contratos de transporte.
- Propuestas de garantías contractuales específicas para el servicio de transporte.
- El desarrollo del reglamento de transporte de combustibles líquidos es un tema que se viene trabajando por parte del Ministerio de Minas y Energía desde hace varios años y que ha encontrado diferentes obstáculos para su implementación. Entre ellos se encuentra el tema de las pérdidas y su asignación, así como el correspondiente traslado de las mismas a la demanda. En otros sectores regulados por la CREG las pérdidas son determinadas, remuneradas al transportador y posteriormente trasladadas al usuario final vía tarifa. Es necesario que además de implementar el reglamento y definir aspectos como la propiedad del lleno de línea, se adecue la estructura de precios y la remuneración de los distribuidores mayoristas y minoristas para hacer coherente el esquema de pérdidas que se adopte con la manera de trasladar dichas pérdidas al usuario final.

## 5.0 RESPUESTA A PREGUNTAS

### 5.1 Preguntas Agentes de la Cadena

#### Pregunta 1:

¿En el sistema de transporte tendría alguna prioridad en la asignación de capacidad, entre GLP y combustibles líquidos?

#### Respuesta:

En principio los diferentes agentes solicitarán una capacidad al transportador y existe suficiente capacidad disponible, no habrá ningún criterio de priorización entre los diferentes productos que se transporten por los poliductos. Para casos de faltantes de capacidad, en el manual del transportador deberá existir un



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	28 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

criterio de priorización entre los diferentes combustibles, previamente acordado con el ente gubernamental encargado de la garantía del suministro.

**Pregunta 1:**

Como se traslada al usuario final las pérdidas teniendo en cuenta que el margen del distribuidor mayorista es el 3% y considerando que pueden incrementarse

**Respuesta:**

De acuerdo con la propuesta de reglamento las pérdidas identificables por encima del 0,5% la deberá asumir el transportador, quien puede incluir en sus gastos operativos los relacionados con los planes de reducción de perdidas. En el evento que estas superen el valor convenido, el transportador pondrá a consideración del regulador un análisis de sus causas y este decidirá su traslado al público.

**Pregunta 2:**

Se pueden permitir nominaciones mayores a la capacidad contratada ?.Como operaría en dicho caso

**Respuesta:**

En la propuesta de reglamento se permiten nominaciones por encima de lo contratado, las cuales serán publicadas en BTP y negociadas entre los remitentes en el mercado secundario.

**Pregunta3:**

¿Se pueden permitir nominaciones mayores a la capacidad física?. Como operaría en dicho caso?

**Respuesta:**

En la propuesta de reglamento se permiten nominaciones por encima de lo contratado y cuando la suma de todas las nominaciones de un tramo supere la capacidad disponible, el transportador publicará el BTP las que tienen valores inferiores y superiores a la capacidad contratada y los remitentes podrán negociar en el mercado secundario hasta la capacidad disponible.

**Pregunta 4:**

¿Si todos superan la capacidad física del ducto contratada, que mecanismo de asignación sugieren?

**Respuesta:**

Si el Transportador llegare a recibir solicitudes de servicio de transporte que superen la Capacidad Disponible, dicha Capacidad deberá asignarse mediante un proceso de Subasta. Tal Subasta deberá efectuarse dentro de los tres meses



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.		NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO		
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	29 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

siguientes al recibo de dos o más solicitudes de transporte y deberá considerar los principios de eficiencia económica y neutralidad. Los términos y condiciones de la Subasta serán diseñados por el Transportador y deberán ser aprobados previamente por la CREG. Una vez aprobados deberán ser publicados en Boletín Electrónico de Transporte por Poliducto – BTP.

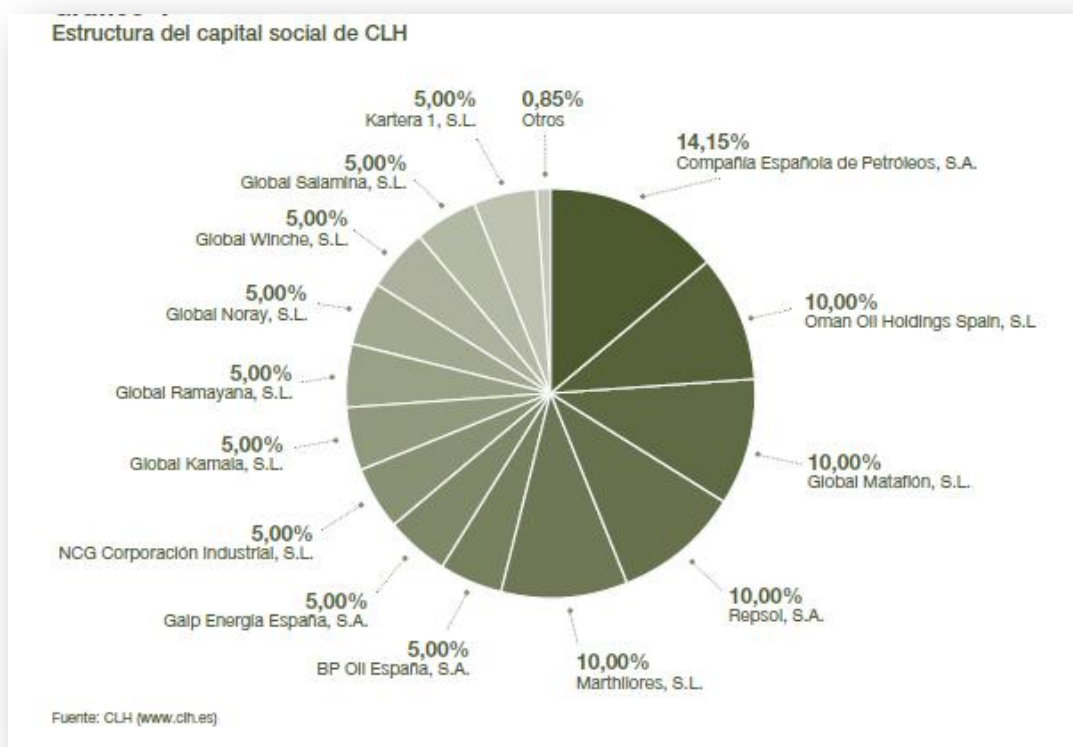
## 5.2 Preguntas de la CREG al Informe

### Comentario1:

Aclarar el porcentaje de participación accionaria de acuerdo con la antigua Comisión Nacional de la Competencia (CNC) hoy Comisión de los Mercados y de la Competencia (CNMC).

### Respuesta:

### Participación accionaria CLH<sup>37</sup>



<sup>37</sup> CLH



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	30 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

**Comentario 2:**

Revisar la normativa en la que se basaron para estudiar las funciones de los agentes de la cadena de valor, teniendo en cuenta que la Comisión Nacional de la Energía (CNE) no existe desde 2013 y solamente existe la (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Por lo anterior es necesaria una revisión de actualización de la información aportada

**Respuesta:**

Esta normativa sigue vigente y se tomó de la CNMC. En el siguiente link, se puede encontrar esta información:

<http://www.clh.es/section.cfm?id=2&side=134&lang=sp>

**Comentario 3:**

La experiencia de los otros países debería mencionar cuál es el caso que más se aproxima al caso colombiano y analizar qué características podrían ser objeto de réplica en el país.

**Respuesta:**

Los países tienen condiciones similares y la principal diferencia está en los derechos de preferencia y en los sistemas de adjudicación, especialmente en Argentina (Concesión). Las principales características de: acceso abierto, libre, independencia, transparencia y existencia de contratos son comunes y harán parte de nuestro reglamento. Los dos primeros serán. No preferencia y adjudicación a terceros interesados pero no existencia de concesiones.

**Comentario 4:**

¿En el caso de Argentina aclarar cómo se obtiene el acceso por parte de terceros, siendo concesión adelantada open season establecidos en las concesiones?, para los países incluir las condiciones mínimas que establece la regulación.

**Respuesta:**

Los ductos son propiedad de YPF y solo uno tiene acceso real a terceros y se gestionó mediante un contrato bilateral entre Refinor (propietario) y YPF. El acceso es libre y sin discriminación sobre la capacidad disponible después de los derechos de preferencia del transportista. En la descripción de los países y la matriz de definen las condiciones de acceso (libre, transparente, tipo de contratos)



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	31 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

## 6.0 RESUMEN DE LAS PRINCIPALES IDEAS Y PROPUESTAS DEL REGLAMENTO

A continuación se mencionan las principales ideas y propuestas, del Reglamento de transporte de combustibles líquidos:

- **Los objetivos del reglamento son:**
  - a. Asegurar el acceso abierto y sin discriminación.
  - b. Crear las condiciones e instrumentos para la operación eficiente, económica y confiable.
  - c. Estandarizar prácticas y terminología para la industria de combustibles líquidos.
  - d. Fijar normas y especificaciones de calidad de los combustibles líquidos para ser transportados por los sistemas de poliductos y propanoductos.
- **Acceso libre al sistema de transporte:**

De conformidad con el artículo 13 de la Ley 681 de 2001, es obligación de los propietarios y/o operadores de los Sistemas de Transporte permitir el libre acceso de otros agentes a tales bienes, mediante el pago de los cargos por uso establecidos por la CREG, y sujeto a la disponibilidad de capacidad y al cumplimiento de la reglamentación aplicable.

- **Asignación de capacidad:**
  - a. El Transportador publicará en el Boletín Electrónico de Transporte por Poliducto – BTP la Capacidad Disponible de cada uno de los tramos de su sistema e implementará un mecanismo electrónico para que los Remitentes Potenciales puedan radicar sus solicitudes de capacidad.
  - b. Si el Transportador llegare a recibir solicitudes de servicio de transporte que superen la Capacidad Disponible, dicha Capacidad deberá asignarse mediante un proceso de Subasta.



Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.	NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO			
Título	Página	Proyecto N°	Código Documento	Rev.
Informe Integral	32 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

- **Nominaciones:**

Cuando la Capacidad Máxima para el mes de operación sea mayor o igual a la suma de la Cantidad Nominada por los remitentes, el Transportador aceptará las nominaciones recibidas hasta la capacidad contratada de cada remitente por tramo y si existen nominaciones superiores a dicha capacidad, publicará en el BTP dicho excedente indicando además para cada tramo lo siguiente: **I)** capacidad disponible secundaria, **II)** relación de remitentes con cantidades nominadas no aceptadas, y **III)** relación de remitentes con nominaciones inferiores a su capacidad contratada. Estas capacidades podrán ser negociadas entre remitentes y terceros según el procedimiento previsto para el mercado secundario sin limitaciones de capacidad. En caso contrario, hará lo previsto en el numeral v de este artículo.

- **Asignación de pérdidas:**

Las pérdidas no identificables, que constituyen la tolerancia normal en el transporte, no excederán el 0,5% del volumen a transportar. Los remitentes asumirán las pérdidas no identificables hasta el porcentaje de tolerancia establecido.

- **Custodia:**

El transportador ejercerá custodia sobre los combustibles a partir del punto de entrega por parte del remitente en el punto de entrada o inyección del sistema de transporte y hasta el momento que lo toma el remitente en el punto de salida o retiro del sistema.

- **Mercado secundario:**

Los Remitentes que tengan Capacidad Disponible Secundaria podrán comercializar libremente sus derechos contractuales con otros Remitentes. Estas operaciones darán origen al Mercado Secundario Bilateral de Transporte, que podrá iniciarse a partir de la expedición de este Reglamento.

Todas las propuestas mencionadas, se encuentran debidamente desarrolladas en el Reglamento de transporte de combustibles líquidos.



<b>Nombre del Cliente: CREG COMISIÓN DE REGULACIÓN DE ENERGÍA Y GAS.</b>	<b>NOMBRE DEL PROYECTO: ANÁLISIS BASE DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROPUESTAS Y DESARROLLO</b>			
<b>Título</b>	<b>Página</b>	<b>Proyecto N°</b>	<b>Código Documento</b>	<b>Rev.</b>
<b>Informe Integral</b>	33 de 33	101C28-0000	101C28-0000-40ER-0002	0

## 7.0 ANEXOS

101C28-0000-40ER-0002-A01 Matriz Comparativa

101C28-0000-40ER-0002-A02 Reglamento